Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 23. Warszawa, 1 lipca 1935 r. Rok XVII

TREŚĆ:

Sprawy ruchu kolejowego.

Poz. 120. Nr. R. O. V. 200/14 z dnia 13 czerwca 1935 r. w sprawie zwracania baczniejszej uwagi przez drużyny pociągowe na położenie sygnałów i prawidłowy wjazd, wyjazd i przejazd pociągów przez stacje, mijanki i posterunki następcze . 167

Sprawy zasobów kolejowych.

Poz. 121. Nr. M. Z. XII. 414/11 z dnia 19 czerwca 1935 r. Uzupełnienie Nr. 43 do mianownictwa druków ujednostajnionych . . 168

Poz. 122. Nr. M. Z. XI. 401/14 z dnia 8 czerwca 1935 r. w sprawie warunków technicznych dostawy sprężyn do siedzeń i oparć wagonowych 169

Sprawy dróg kołowych.

Poz. 123. Nr. D. R. 48/39 z dnia 14 czerwca 1935 r. w sprawie przerw i ograniczeń komunikacji na drogach publicznych . . . 169

Poz. 124. Nr. D. R. 55/2 z dnia 21 czerwca 1935 r. w sprawie zaliczania dróg utworzonych przy scalaniu gruntów do kategorji dróg publicznych 170

Poz. 125. Przewóz poczty kursami autobusowemi. (Przedruk z „Dz. Urz. M. P. i T. Nr. 11 z dn. 13.V.35 r., poz. 32) . . 170

Poz. 126. Jednostki opłat za przewóz poczty autobusami. (Przedruk z „Dz. Taryf Pocztowych, teletechnicznych i radjokomunikacyjnych" Nr. 6 z dn. 11.V.35 r.) 172

120.
SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

Nr. R. O. V. 200/14 z dnia 13 czerwca 1935 r. w sprawie zwracania baczniejszej uwagi przez drużyny pociągowe na położenie sygnałów i prawidłowy wjazd, wyjazd i przejazd pociągów przez stacje, mijanki i posterunki następcze.

Badanie przyczyn zderzeń, starć z taborem manewrowym i wykolejeń wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów na stacjach wykazało, że nieraz nie byłoby tych wypadków, gdyby drużyna pociągowa, stosując się do Przepisów Nr. R. 1 ust. (2) § 58, uważała, czy pociąg idzie po właściwym torze, w całym składzie i w porządku, oraz zwracała więcej uwagi na sygnały dawane ze stacji lub z pociągu, drużyna zaś parowozowa zwracała uwagę, czy niema przeszkód na drodze pociągu i czy zwrotnice są właściwie nastawione.

Przypominając o konieczności ścisłego przestrzegania przez drużyny pociągowe powyżej przytoczonego postanowienia, a przez kierowników pociągów towarowych, konduktorów i hamulcowych postanowień zawartych w Instrukcji Nr. R. 25 ust. (4) § 19 i ust. (4) § 29, przez kierowników zaś pociągów pasażerskich postanowienia zawartego w Instrukcji Nr. R. 25 druga część ust. (1) § 16, obowiązującego ich do zwracania uwagi na położenie sygnału wjazdowego — zabrania się stanowczo podczas wjazdu na stację, wyjazdu ze stacji lub przejazdu pociągu przez stację albo mijankę:

1) **drużynie parowozowej** — zasilać palenisko węglem i manipulować przyrządami zasilającemi kocioł wodą;

2) **kierownikom zaś pociągów, tak pasażerskich jak i towarowych** — zajmować się wypełnianiem raportu z jazdy lub wypełnianiem jakichkolwiek wykazów.

Dyrekcje ustanowią lotne kontrole dla zbadania, czy służba pociągowa stosuje się do powyżej przytoczonego zarządzenia, winnych zaś niestosowania się do niego pociągać będą do surowej odpowiedzialności.

121.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

Nr. M. Z. XII-414/11 z dnia 19 czerwca 1935 r. Uzupełnienie Nr. 43 do mianownictwa druków ujednostajnionych.

Serja i numer, ustalone przez M. K. Nr.	Dawna serja i numer, wyznaczone przez M. K.	TREŚĆ DRUKÓW	Druk zwykły czy ścisłego zarachowania	Nazwa jednostki druku	Wymiar normalny druków: wysokość m/m	szerokość m/m	Szereg.	Papier Nr. gatunku	Układ druków jest 1-o- czy 2-u-stronny	Rodzaj oprawy Nr.	Ilość kart w oprawie	Dodatkowe cechy druku	UWAGI:
	F. Nr. 218	Książka wpłat pobranych w zastępstwie Kasy Dyrekcyjnej		Unieważnione, należy skreślić z mianownictwa									
P.K.P. Serja F Nr. 218	„ 7	Pokwitowanie na sprzedane wydawnictwa taryfowe	ścisł. zarach.	blok	148	210	A5	3	1	2	100×2	pod kalkę I karta perfer.	Przeniesiony z Nr. 7 na 218
7	Nowy	Zapotrzebowanie na druki sprzedażne .	zwykły	ark.	297	420	A3	2	2 odmn.			w składkach	
—	F. Nr. 8	Zestawienie obrotu druków sprzedażnych		Unieważnione należy skreślić z mianownictwa									
—	„ 46	Książka papierów wartościowych . .											
—	„ 47	Książka obrotu papierów wartościowych											
207	„ 207	Rejestracja zeszytów poleceń i należności za nie	zwykły	szt.	210	148	A5	2	2 odmn.			w opaskach	
226	Nowy	Zlecenie pobrania przez Kasę Główną P. K. P.	„	ark.	297	420	A3	1	2 odmn.			nadruk czerwony, w skł.	
227	„	Zlecenie przelewu dla Kasy Głównej P. K. P.	„	szt.	297	210	A4	1	2 odmn.			nadruk zielony w opask.	
228	„	Księga wekslowa dla Kasy wekslowej Głównej P. K. P.	„	ks.	297	420	A3	1	2 odmn.	7	150		
229	„	Księga wekslowa dla Kasy wekslowej Dyrekcyjnej	„	„	297	420	A3	1	2 odmn.	7	150		
230 mały	„	Zlecenie księgowe dla Zarządu Głównego P. K. P. lub Centralnej Księgowości P. K. P.	„	szt.	148	210 210	A5 A4	1 1	2 odmn. 2 odmn.			w opaskach	
230 duży	„	Zlecenie księgowe dla Zarządu Głównego P. K. P. lub Centralnej Księgowości P. K. P.	„	„	297	210	A4	1	2 odmn.			„	
231	„	Protokół rewizyjny Kasy Głównej P.K.P.	„	„	353	250	—	1	2 odmn.			„	
P.K.P. Serja F Nr. 73-a	F Nr. 73	Wykaz statystyczny ruchu osobowego w pociągach pośpiesznych i osobowych	„	ark.	297	840	2 A3	2	2 jedn.			w składkach	
73-b	„ 73	Wykaz statystyczny ruchu osobowego w pociągach osobowych	„	„	297	630	3 A4	2	2 jedn.			w składkach	

Poza tem z powodu zmiany wymiarów druków na szereg A, należy w mianownictwie poprawić wymiary druków Serji F jak następuje: 1) na A1 = 594 × 840 — druki Nr. 134; 2) na A2 = 420 × 594 — druki Nr. 67 duży, 69 duży, 70b, 70b wkł., 158 duży, 165 duży, 176, 194; 3) na A3 = 297 × 420 — druki Nr. 18, 18 wkł., 55, 56, 63, 83, 105, 112, 118, 119, 122a, 129, 142, 148, 149, 150, 160 duży, 163a, 182, 186, 187, 199; 4) na $A3 + \frac{A3}{2}$ = 420 × 445 — na druki Nr. 36, 36 wkł.; 5) na 2 A3 = 297 × 840 — druki Nr. 54, 70 duży, 174, 178 duży, 135; 6) na A3 = 297 × 1260 — druki Nr. 75 p, 75 r.; 7) na A4 = 297 × 210 — druki Nr. 2, 35, 37, 70-a, 86, 101, 130, 140, 162, 168, 175; 8) na $A4 + \frac{A4}{2}$ = 297 × 315 — druki Nr. 20, 50, 222, 86c, 132; 9) na 2 A4 = 210 × 594 — druki Nr. 208, 208 wkł., 67 mały, 69 mały, 89, 158 mały 165 mały, 172, 173, 193, 195; 10) na 3 A4 = 297 × 630 — druki Nr. 169; 11) na A5 = 148 × 210 — druki Nr. 12, 205, 206, 211, 93, 110, 136, 153, 164, 177, 179, 183; 12) na $A5 + \frac{A5}{2}$ = 222 × 210 — druki Nr. 3; 13) na 2 A5 = 148 × 420 — druki Nr. 116, 161; 14) na 4 A5 = 148 × 840 — druki Nr. 70 mały, 78b, 78k, 178 mały; 15) na A6 = 105 × 148 — druki Nr. 4, 19, 26, 62, 65, 100, 196.

122.

Nr. M. Z. XI. 401/14 z dnia 8 czerwca 1935 r. w sprawie warunków technicznych dostawy sprężyn do siedzeń i oparć wagonowych.

Ministerstwo Komunikacji unieważnia niniejszem warunki techniczne dostawy sprężyn do siedzeń i oparć wagonowych, zatwierdzone dn. 25/III. 1927 r. (druk P. K. P. Ser. Z. Nr. 177) i wzamian wprowadza następujące nowe warunki:

Warunki techniczne dostawy sprężyn do siedzeń i oparć wagonowych.

Wygląd zewnętrzny: Sprężyny do siedzeń i oparć wagonowych powinny ściśle odpowiadać warunkom zamówienia oraz zatwierdzonym wzorcom; sprężyny powinny być wykonane z drutu stalowego silnie sprężynującego, przez kalibry ciągnionego i pokrytego galwanicznie miedzią.

Drut stalowy powinien być wolny od skaz, zadr i rys; oba końce zewnętrznych zwojów sprężyn powinny podwójnym skrętem ściśle zahaczać o przyległe zwoje i być wygięte w ten sposób, aby nie niszczyły siedzeń i aby sprężyny, ustawione na płaszczyźnie, stały prosto.

Umocowanie końców skówkami jest niedopuszczalne.

Sprężyny powinny odpowiadać następującym wymiarom:

Przeznaczenie sprężyn	Ilość zwojów	Zwojów końcowych	Zwojów środkowych	Wysokość w stania nieobciążenia	Grubość drutu w m/m
do siedzeń	5	100	60	200	3,7
„ „	7	120	65	300	3,7
do oparć niepodnoszonych	5	100	60	200	3,0
do oparć podnoszonych .	5	100	60	200	3,2

Oś sprężyny powinna być prostopadła do podstawy, przyczem kręgi oraz ich skok powinny stopniowo zmniejszać się ku środkowi wysokości spirali.

Badanie próbne: Z każdej dostarczonej partji należy wybrać nie mniej, jak 3% sprężyn i sprawdzić ich wymiary, powierzchnię drutu oraz dokładność wykonania sprężyn w myśl zamówienia i podanych tu warunków technicznych.

W razie ujemnych wyników oględzin zewnętrznych, dostarczoną partję sprężyn należy odrzucić — w przeciwnym razie poddaje się ją następującym próbom mechanicznym:

1) sprężyny wzięte do prób po 3-krotnem zgnieceniu ich ręką aż do zupełnego zetknięcia się zwojów, nie powinny osiąść więcej niż o 5 mm.

2) kawałek drutu, długości około 200 mm, wycięty ze środka sprężyny, wyprostowany i wygięty na imadle bez żarzenia pod kątem 90° nie powinien ulegać załamaniu lub pękać na zgięciu.

Badania powtórne: W razie ujemnych wyników prób mechanicznych na żądanie dostawcy można ponowić próby, ale już z podwójną ilością sprężyn, przyczem ujemne wyniki chociażby jednej próby powodują odrzucenie całej partji sprężyn, z której próba była wzięta, dostawca zaś nie ma prawa do jakiegokolwiek odszkodowania za poniesione straty.

123.

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

Nr. D. R. 48/39 z dnia 14 czerwca 1935 r. w sprawie przerw i ograniczeń komunikacji na drogach publicznych.

W związku z okólnikiem z 13 marca r. b. L. D. R. 48/1 (Dz. Urz. M. K. Nr. 13, poz. 77) i okólnikiem b. Ministerstwa Robót Publicznych z 15 czerwca 1927 r. L. XI-1372, Ministerstwo Komunikacji prosi Pana Wojewodę o zarządzenie, aby w razie niemożności urządzenia objazdu odcinka drogi lub mostu, na którym są prowadzone roboty charakteru bądź konserwacyjnego bądź inwestycyjnego w sposób, wskazany okólnikiem z 26 stycznia r. b. L. D. R.-9-2/1 (Dz. Urz. M. K. Nr. 5, poz. 29), o przeszkodach komunikacji na drogach publicznych były zawiadamiane — oprócz instytucyj wymienionych w powyższych okólnikach — również: Polski Touring Klub w Warszawie (ul. Kredytowa 5) i Zarząd Główny Ligi Drogowej w Warszawie (Mokotowska 61).

Zawiadomienia powyższe powinny podawać nazwę drogi objazdowej i określenie jej miejscowościami, przez które przebiega, nadto w trudniejszych dla orjentacji sytuacjach szkicem, zawierającym miejsca zamknięcia drogi, miejsca zjazdu i wjazdu na drogę oraz przebieg drogi objazdowej z zaznaczonemi w nim bezpośrednio sąsiedniemi i ważniejszemi odleglejszemi miejscowościami. Ponieważ nadto objazdy takie interesują przedewszystkiem przedsiębiorstwa autobusowe i przewozów towarowych, które muszą poczynić niezbędne przygotowania do utrzymania regularnej komunikacji, omówione wyżej zawiadomienia powinny być również im udzielane, i to zawczasu, a Biuru Komunikacji Samochodowej P. K. P. w Warszawie (ul. Nowy Świat 14) przesyłane przynajmniej na 14 dni przed mającem nastąpić zamknięciem projektowanych do przebudowy lub odbudowy dróg i mostów.

Pragnąc uniknąć nieporozumienia, Ministerstwo Komunikacji prosi nadto Pana Wojewodę o zarządzenie, aby okólnik z 16 sierpnia 1934 r. L. D. R. 117-1/1 (Dz. Urz. M. K. Nr. 26, poz. 156) był stosowany tylko do katastrofalnych wydarzeń w ruchu na drogach publicznych.

124.

Nr. D. R. 55/2 z dnia 21 czerwca 1935 r. w sprawie zaliczania dróg utworzonych przy scalaniu gruntów, do kategorji dróg publicznych.

Zgodnie z p. f) ust. 1 art. 7 Ustawy z dnia 31 lipca 1923 r. o scalaniu gruntów (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 833 z r. 1927), przy scalaniu gruntów powinna być przeprowadzona z urzędu regulacja dróg i dojazdów; przepis zaś § 8 Rozporządzenia wykonawczego z dnia 27 sierpnia 1928 r. do powołanej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 87, poz. 763) postanawia, że regulacja ta odbywa się w porozumieniu z właściwemi władzami drogowemi.

Przy scalaniu jednak gruntów, oprócz przesuwania istniejących już dróg publicznych, tworzenia dróg dojazdowych, mających lokalne znaczenie dla oddzielnych gospodarstw lub ich grup, tworzone są często także drogi mające większe znaczenie komunikacyjne, gdyż stają się arterjami łączącemi wsie i gminy.

Drogi takie, nawet w kilka lat po ukończeniu postępowania scaleniowego, nie są zaliczane do dróg gminnych, lecz pozostawiane są na opiece scalającej się wsi, która, ponosząc ciężary związane z postępowaniem scaleniowem, często nie może podołać należytemu utrzymaniu drogi, ulegającej skutkiem zaniedbania stopniowemu zniszczeniu.

Mając to na względzie Ministerstwo Komunikacji, w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i z Ministerstwem Rolnictwa i Reform Rolnych, prosi Pana Wojewodę o wydanie zarządzeń, aby drogi, tworzone przy przebudowie ustroju rolnego i posiadające charakter dróg publicznych, były zaliczane do kategorji dróg gminnych w sposób, przewidziany w art. 1, 2 i 4 Ustawy z dnia 10.XII. 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 6/21, poz. 32), oraz aby w sprawach nowotworzonych dróg organa przeprowadzające scalenie działały zawsze w ścisłem porozumieniu z właściwemi władzami (zarządami) drogowemi.

125.

Przewóz poczty kursami autobusowemi.

(Przedruk z „Dz. Urz. M. P. i T." Nr. 11 z dn. 13.VI. 1935 r., poz. 32).

A. Podstawy prawne.

1. Przedsiębiorstwa przewozowe, eksploatujące linje autobusowe, są obowiązane w myśl art. 50 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. Nr. 63 z 1933 r., poz. 481), art. 11 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336) i § 24 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821) przewozić za słusznem wynagrodzeniem ładunek pocztowy oraz konwojentów poczty, którym powierzony zostanie nadzór nad tym ładunkiem. Warunki, na jakich będzie wykonywany przewóz poczty kursami autobusowemi, mają być określane w koncesji.

2. Według ustalonych w wydawanych koncesjach warunków przedsiębiorstwa autobusowe przyjmują na siebie:

a) obowiązek przewożenia autobusami za słusznem wynagrodzeniem, które będzie ogłaszane w Dzienniku Taryf pocztowych, teletechnicznych i radjokomunikacyjnych, ładunku pocztowego przy każdym kursie na żądanie właściwej dyrekcji okręgu poczt i telegrafów, a gdy zajdzie tego potrzeba, także konwojentów poczty, którym zostanie powierzony nadzór nad ładunkiem pocztowym;

b) obowiązek urządzenia w autobusach na swój koszt odpowiedniego przedziału lub schowka na cenniejszy ładunek pocztowy, według wskazówek właściwej dyrekcji okręgu poczt i telegrafów;

c) obowiązek stosowania się przy wykonywaniu przewozu poczty do obowiązujących w tym względzie przepisów pocztowych;

d) odpowiedzialność materjalną za przyjęte do przewozu przesyłki pocztowe w tej samej wysokości, jak państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" wobec nadawców, a niezależnie od tego obowiązek złożenia odpowiedniej kaucji albo też ubezpieczenia ładunku pocztowego na odpowiednią kwotę.

B. Przewóz i wymiana poczty.

3. Gdy zachodzi potrzeba zaprowadzenia przewozu poczty na linji autobusowej, właściwa dyrekcja okręgu poczt i telegrafów ma zwrócić się pisemnie do danego przedsiębiorstwa o wykonanie żądanego przewozu. W piśmie tem należy między innemi podać:

a) datę zaprowadzenia przewozu poczty;

b) początkową i końcową stację przewozu oraz placówki pocztowe włączone do wymiany;

c) rodzaj przewożonego ładunku pocztowego na poszczególnych odcinkach i w razie potrzeby przypuszczalną wielkość ładnku;

d) inne szczegóły potrzebne dla danego przedsiębiorstwa do przygotowania się do objęcia przewozu.

Powyższe wezwanie pisemne powinno być doręczone przedsiębiorcy za pokwitowaniem.

4. Jeżeli objęcie przewozu poczty przez przedsiębiorcę wymaga uprzedniego omówienia pewnych szczegółów, odnoszących się do zorganizowania i wykonywania przewozu, to do tego celu należy wyznaczyć urząd pocztowy w siedzibie przedsiębiorcy lub inny odpowiedni urząd, co do którego nastąpi porozumienie z przedsiębiorcą.

5. Wymiana ładunku z kursem autobusowym odbywa się zasadniczo na przystankach autobusowych.

Jeżeli urząd pocztowy leży na trakcie przejazdu autobusu, to autobus ma być zatrzymywany przed urzędem pocztowym dla przeprowadzenia wymiany ładunku pocztowego. Pracownicy pocztowi są obowiązani w oznaczonym czasie i miejscu zgłaszać się punktualnie do wymiany ładunku i przeprowadzać ją bez zwłoki, udzielając w razie potrzeby obsłudze autobusu pomocy w załadowaniu i wyładowaniu poczty.

Podjazd autobusu pod urząd pocztowy dla oddania lub przyjęcia ładunku pocztowego może być wykonywany na podstawie dobrowolnego porozumienia obydwu zainteresowanych stron.

Za każdorazowy podjazd autobusu pod urząd pocztowy dla oddania lub przyjęcia ładunku pocztowego opłata nie może przekraczać 1 zł.

6. Jeżeli przedsiębiorca autobusowy zobowiązuje się za osobnem wynagrodzeniem do świadczeń w zakresie przewozu poczty, nieprzewidzianych w warunkach koncesji, to świadczenia te i wynagrodzenie mają być przedmiotem umowy.

C. Przejazd w autobusach konwojentów ładunku pocztowego.

7. Konwój manipulacyjny przy kursach autobusowych ustanawia, jak i przy innych kursach traktowych, właściwa dyrekcja okręgu poczt i telegrafów (II. P. 8, § 2, pkt. 10), po porozumieniu się z zainteresowanym przedsiębiorcą autobusowym.

8. Konwojenta ochronnego wyznacza właściwy urząd pocztowy w myśl wytycznych, zawartych w § 51 przepisów II. P. 8. Na każdorazowy przejazd konwojenta ochronnego naczelnik danego urzędu pocztowego ma wystawić pisemne zlecenie, zaopatrzone w pieczęć urzędu.

D. Statystyka ładunku.

9. Wszystkie placówki pocztowe, wysyłające ładunek pocztowy kursami autobusowemi, mają prowadzić w okresach statystyki zapiski, odnoszące się do wagi wysyłanego ładunku.

Okresy statystyki oraz jednostki opłaty za przewóz poczty autobusami są ogłaszane w Dzienniku Taryf pocztowych, teletechnicznych i radjokomunikacyjnych.

Jeżeli kurs autobusowy obsługuje kilka przydrożnych placówek pocztowych, wówczas zapiski, odnoszące się do wagi ładunku w okresie statystyki, powinny być prowadzone w taki sposób, ażeby z tych zapisek można było wyprowadzić obciążenie autobusu ładunkiem pocztowym na poszczególnych odcinkach, łączących dwie kolejno po sobie następujące placówki. Przy kursach, przy których zajdzie tego potrzeba, zapiski, odnoszące się do wagi ładunku w okresie statystyki, mają prowadzić także placówki pocztowe, przyjmujące ładunek pocztowy, nadeszły autobusem.

Dyrekcje okręgów poczt i telegrafów, zaprowadzając przewóz poczty na linji autobusowej, wyznaczają równocześnie placówki pocztowe, które mają prowadzić zapiski w okresie statystyki, udzielając im odpowiednich wskazówek.

10. Przy zaprowadzaniu nowego przewozu poczty pierwszą statystykę ładunku należy przeprowadzać w pierwszym miesiącu od rozpoczęcia przewozu. Wyniki tej statystyki są miarodajne do wymiaru wynagrodzenia na okres do następnego najbliższego okresu statystyki.

11. Placówki pocztowe, prowadzące statystykę ładunku, przesyłają dotyczące zapiski placówkom zarządzającym danemi kursami autobusowemi zaraz po okresie statystyki. Placówki zarządzające ustalają na podstawie własnych i nadesłanych zapisek przeciętną wagę jednorazowo przewożonego ładunku na po-

szczególnych odcinkach każdego kursu, poczem wyniki wraz z wszystkiemi zapiskami przedstawiają dyrekcji okręgu najpóźniej do 25 danego miesiąca.

Przeciętną wagę ładunku dla każdego kursu autobusowego należy obliczać, dzieląc ogólną wagę ładunku, przewiezionego na poszczególnych odcinkach w okresie statystyki, przez liczbę dni, w których przewóz był wykonywany.

12. Paczki przestrzenne, których suma wymiarów: długości, szerokości i wysokości przekracza 240 cm, nie mają być wliczane w okresie statystyki do wagi ładunku, przewożonego danym kursem autobusowym (patrz pkt. 17).

13. Placówki pocztowe, ważące ładunek pocztowy w okresie statystyki, wydają przedsiębiorcy lub wskazanej przez niego osobie zaświadczenie, stwierdzające ustaloną wagę każdorazowo wysyłanego ładunku.

Przedsiębiorca może być obecny przy ważeniu ładunku.

E. Wynagrodzenie za przewóz poczty i konwojentów *).

14. Przeciętna waga ładunku pocztowego, ustalona w okresie statystyki (patrz pkt. 11), stanowi podstawę do stosowania odpowiednich jednostek opłaty za przewóz poczty poszczególnemi kursami autobusowemi aż do następnego okresu statystycznego.

15. Wynagrodzenie, obliczane według powyższych zasad, ma być wypłacane przedsiębiorcom miesięcznie zdołu.

16. Należność za przejazd autobusami konwojentów pocztowych dla celów manipulacyjnych ma być wypłacana przedsiębiorcom miesięcznie zdołu razem z wynagrodzeniem za przewóz poczty.

17. Należność za wykonane przewozy paczek przestrzennych (patrz pkt. 12) ma być obliczana z końcem każdego miesiąca i wypłacana wraz z wynagrodzeniem za przewóz całego ładunku. Za przewóz każdej paczki przestrzennej należy się przedsiębiorcy jednorazowa opłata za każdy kilometr przewozu.

F. Kaucja i ubezpieczenie ładunku pocztowego.

18. Sprawa składania przez przedsiębiorców autobusowych kaucji lub też ubezpieczenia ładunku pocztowego zostanie unormowana odrębnem zarządzeniem.

G. Wejście w życie powyższego zarządzenia i postanowienia przejściowe.

19. Zarządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

*) Ustalenie słusznego wynagrodzenia za przewóz poczty autobusami na linjach koncesjonowanych nastąpiło we wzajemnem porozumieniu Ministerstwa Poczt i Telegrafów i Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P. na posiedzeniu Zarządu tego Związku dnia 11 kwietnia 1935 r. Przyjęte jednostki opłaty zostały ogłoszone w Nr. 6 Dziennika Taryf pocztowych, teletechnicznych i radjokomunikacyjnych z 1935 r. i obowiązują od 1 kwietnia 1935 r.

20. Normy wynagrodzenia, oparte na jednostkach opłaty ogłoszonych w Dzienniku Taryf pocztowych, teletechnicznych i radiokomunikacyjnych Nr. 6 z 1935 r., obowiązują od dnia 1 kwietnia 1935 r.

21. Wynagrodzenie za przewóz poczty w miesiącach kwietniu i maju 1935 r. ma być obliczone na podstawie wyników statystyki z czerwca 1935 r. Nadwyżkę, obliczonego w ten sposób wynagrodzenia w stosunku do wynagrodzenia wypłaconego według dotychczasowych zasad, należy wypłacić przedsiębiorcom zaraz po jej ustaleniu.

Gdyby w poszczególnych wypadkach wynagrodzenie, mające być wypłacone przedsiębiorcy autobusowemu na podstawie nowych jednostek opłaty i statystyki z czerwca 1935 r., było mniej korzystne od wynagrodzenia obecnie pobieranego, to w tych wypadkach nowe wynagrodzenie należy stosować od dnia 1 czerwca 1935 r.

Nr. PK. 22/61—35 z dnia 6 maja 1935 r.

Nr. D. R. 146/21/2.

126.

Jednostki opłat za przewóz poczty autobusami.

(Przedruk z „Dz. Taryf pocztowych, teletechnicznych i radjokomunikacyjnych" Nr. 6 z dn. 6.VI.35).

W myśl § 24 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821) w sprawie wykonania art. 6 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336) o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi oraz zgodnie z art. 50 ustawy o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 63, poz. 481) zostały ustalone w drodze porozumienia ze Związkiem Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiortw Samochodowych R. P., jako słuszne wynagrodzenie za przewóz ładunku pocztowego autobusami na linjach koncesjonowanych, następujące opłaty za każdy kilometr przewozu:

a) poczty listowej
do 20 kg. — 1 gr.
od 20 do 50 kg. — 2 gr.
od 50 do 100 kg. — 7 gr.
ponad 100 kg. — 10 gr.

b) poczty zbiorowej
do 50 kg. — 3 gr.
od 50 do 100 kgł — 8 gr.
od 100 do 150 kg. — 12 gr.
ponad 150 kg. — 14 gr.

c) paczki przestrzennej, której suma wymiarów: długości, szerokości i wysokości przekracza 240 cm, — jednorazowo po 12 gr.

Za każdorazowy podjazd autobusu pod urząd pocztowy dla oddania lub przyjęcia ładunku pocztowego opłata nie może przekraczać 1 zł.

Opłata za przejazd konwojenta poczty dla celów manipulacyjnych wynosi 3 gr. za każdy kilometr. Przejazd konwojenta, wysłanego jedynie dla ochrony ładunku pocztowego wyższej wartości, określonej przepisami pocztowemi, odbywa się bezpłatnie.

Pocztowe organa inspekcyjne przy przejazdach służbowych korzystają z 50% zniżki od normalnej taryfy pasażerskiej.

Wysokość miesięcznego wynagrodzenia za przewóz poczty autobusami będzie obliczana na podstawie przeciętnej wagi ładunku pocztowego, uzyskanej drogą statystyki w czasie od 1 do 15 czerwca i od 1 do 15 grudnia każdego roku.

Miesięczne wynagrodzenie od 1 czerwca do 30 listopada będzie wypłacane na podstawie statystyki czerwcowej, wynagrodzenie miesięczne od 1 grudnia do 31 maja będzie wypłacane na podstawie statystyki grudniowej.

Powyżej podane jednostki opłat obowiązują od dnia 1 kwietnia 1935 r.

Nr. PK. 22/61-35 z dnia 6 maja 1935 r.
Nr. DR. 146/21/2.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 77086. 1.VII.35. 8900.

174